



EFFEKTIV
FLYTNING

SIDE 3



FREMRYKNING MELLEM
KØBENHAVN OG RINGSTED

SIDE 2

baneavisen

banedanmarks medarbejderavis | 23. februar 2017 | 18. årgang | nr. 4

Til træning i det nye kørestrømsanlæg

Elektrificeringsprogrammet er lige nu i gang med at bygge et testanlæg, hvor Teknisk kørestrømsmontører skal trænes i de nye kørestrømsanlæg, som rulles ud i store dele af Danmark i de kommende år.

AF DORTHE KRISTIANSEN
dokr@bane.dk

Det kommende kørestrømsanlæg er en ny type anlæg, som adskiller sig fra det eksisterende kørestrømsanlæg på flere væsentlige områder. Så det er vigtigt, at kørestrømsmontørerne får praktisk træning i det nye system, inden de skal arbejde med det.

Derfor er Elektrificeringsprogrammet i fuld gang med at bygge et testanlæg, som skal bruges til dette formål. Anlægget kommer til at ligge ved Middelfart Station. Teststrækningen er over 700 meter lang og bliver bygget i spor 0, der ikke bruges til kommerciel togdrift, da det udelukkende anvendes som depotspor for Spor Vedligehold til opbevaring af vedligeholdelsesmateriel.

"Vi får et testanlæg af høj kvalitet, som kan bruges til uddannelse i mange år. Både til uddannelse af Banedanmarks egne og kommende medarbejdere, ligesom vi kan uddanne kolleger fra vores under-

leverandører på testanlægget. Det er en stor forbedring i forhold til i dag, hvor vi sender kørestrømsmontører m.fl. til Sverige for at gennemføre den praktiske del af uddannelsen," siger Søren Thrane, der er Transition Manager i Elektrificeringsprogrammet.

Perfekt placering

Der er flere gode grunde til, at testanlægget bliver placeret i Middelfart. Anlægget ligger nogenlunde midt i landet, hvilket er en fordel når køreledningsanlægget på sigt dækker det meste af Danmark, sporet er ikke i kommerciel drift, det er let tilgængeligt for både kursister og arbejdskøretøjer, og der er egnede værkstedsbygninger ved sporet, hvor kollegerne kan træne samling af eksempelvis K-ophæng.

"Testcenteret ligger også tæt på kursuscenteret i Fredericia, hvor den teoretiske del af undervisningen foregår, så det er nemt at lave en vekselvirkning mellem den tekniske og den praktiske del af uddannelsen. Og kursisterne kan ved siden



TESTANLÆG. Der bliver bygget et over 700 meter lang testanlæg til kørestrøm i Middelfart. Anlægget, der står klart i begyndelsen af maj, er let tilgængeligt for både kursister og arbejdskøretøjer, og der er egnede værkstedsbygninger ved sporet. Foto: Robert Atterman

af testanlægget se det eksisterende anlæg og forstå forskellene på de to slag kørestrømsanlæg," siger Søren Thrane.

Der bliver ikke sat strøm på anlægget, men det bliver designet, så det kommer til at omfatte så mange forskellige komponenter som muligt. Så kørestrømsmontørerne kan træne på et anlæg, der ligner virkeligheden.

Tidsplan

Opførelsen af testanlægget er i gang, og anlægget skal stå klar i

uge 18. Der bliver opsat i alt 15 køreledningsmaster med K-ophæng, galger, tovhjul m.m.

De første kursister starter på uddannelse den 5. maj 2017.

Kursisterne på de to første hold er medarbejdere i Banedanmark, som i dag har ansvaret for det eksisterende kørestrømsanlæg på Fyn og i Sønderjylland.

"Kollegerne i Teknik har lagt et stort arbejde i at hjælpe med at få træningsmaterialet færdigt, så uddannelsen af kørestrømstekni-

kerne, TSA'ere, GFS'ere og andre relevante specialister fra Teknik kan gå i gang, så snart anlægget er klar," siger June Melloul, der er Training Manager i Elektrificeringsprogrammet.

DET NYE KØRESTRØMSANLÆG

Der er flere forskelle mellem det nuværende og det nye kørestrømsanlæg.

- Afstanden mellem køreledningsmasterne bliver længere
- Der er større "træk" i ledningerne, cirka tre gange mere end i det nuværende anlæg
- Selve køreledningen er monteret på en anden måde i forhold til bæretovet - ofte benævnt vindskævt - der blandt andet er med til at gøre anlægget mindre vindfølsomt
- Anlægget er et 2*25 kV anlæg, og derfor introduceres der et såkaldt "negativ feeder"-kabel i toppen af masterne

Når Elektrificeringsprogrammet er færdige med at elektrificere alle de planlagte strækninger, vil ca. to tredjedele af de elektrificerede baner i Danmark bestå af det nye kørestrømsanlæg, hvorimod det eksisterende kørestrømsanlæg vil udgøre en tredjedel.

Usynlig væske skal stoppe kabeltyverier

Nyeste tiltag for at forhindre kabeltyverier på S-banen er en usynlig, kemisk væske, der skal være med til at afskrække potentielle tyve fra at stjæle kabler på S-banen.

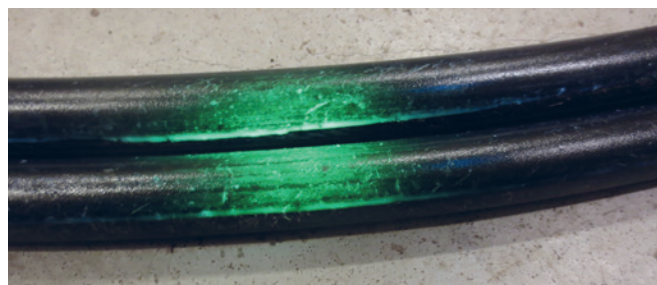
AF EBBE JUNG JOSEFSSON
ejjo@bane.dk

Umiddelbart ligner det et helt almindeligt kabel, magen til dem, der visse steder stadig ligger ude i sporet på S-banen. Men hvis der lyses med ultraviolet lys mod kablet, lyser en kemisk væske op, der indeholder en unik kode, som afslører, at kablet tilhører Banedanmark.

Det er Kørestrøm Drift, der har sat

et forsøg i gang på Frederikssundsbanen med brug af Smart Water, en kemisk væske, der er usynlig for det blotte øje. Forhåbningen er, at væsken kan være med til at skræmme tyve fra at stjæle kobberkabler på S-banen.

"Hvis tyvene ved, at risikoen ved at stjæle vores kabler er meget høj, kan det medvirke til, at de går andre steder hen. Derudover har Smart Water den fordel, at metoden er relativt billig, og der følger meget



SMART WATER. Hvis der lyses med ultraviolet lys mod et kabel, der er mærket med Smart Water, lyser en kemisk væske op, der indeholder en unik kode, som afslører, at kablet tilhører Banedanmark. Foto: Banedanmark

lidt vedligeholdelse med," siger Michael Dalgaard Jensen, geografisk fagspecialist i Kørestrøm Drift.

I forbindelse med forsøget vil der også blive sat skilte op de steder, hvor kablerne er sprøjtet med Smart Water.

"Når tyvene kan se, hvad der står på skiltene, må man formode, at de

færreste vil stjæle netop de kabler. Så vi håber på, at skiltningen kan have en præventiv effekt, så vi undgår stjalne kabler med store trafikale konsekvenser til følge," siger Michael Dalgaard Jensen.

Dialog med udlandet

Kabeltyverier er ikke kun et dansk

problem. Banedanmark er i tæt dialog med andre landes infrastrukturforvaltere om de nyeste metoder til at forhindre kabeltyverier i infrastrukturen. Særligt England og Sverige har gode erfaringer med brug af Smart Water, som har reduceret antallet af kabeltyverier kraftigt.

Foreløbig er der ingen slutdato for forsøget, i stedet vil Kørestrøm Drift løbende evaluere på, om man har høstet de nødvendige erfaringer til at brede det ud til andre dele af S-banen eller andre steder i Danmark.

PÅ DEN KORTE BANE:

Ny sektion for data og digitalisering ser dagens lys

Banedanmark er allerede godt i gang med at bruge data til at skabe fremtidens jernbane, men vi har ingen tværgående datastrategi, og vi skal blive endnu bedre til at lave innovative it-løsninger. Det er fokus for den nye sektion for data og digitalisering.

AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

”Banedanmark arbejder fokuseret med såvel data som digitalisering. Banedanmarks Signalprogram er et af statens største it-programmer og vil skabe et afgørende bidrag til at gøre jernbanedriften data-dreven. Samtidig

er Banedanmark i fuld gang med at implementere 3D-projektering, og strategien er at digitalisere alle anlægskomponenter”, fortæller økonomi- og planlægningsdirektør Peter Jonasson, og fortsætter:

”Men Banedanmark vil videre ind i den digitale fremtid”.

Derfor har direktionen besluttet at etablere en sektion til at udvikle



og drive Banedanmarks tværgående data- og digitaliseringsstrategi. Enheden kommer ikke til at erstatte de mange gode data og digitaliseringsinitiativer, der er i gang i Banedanmark, men vil skulle koordinere og støtte initiativerne så vi får langt lettere ved at anvende og analysere vores data på tværs af organisationen.

Dennis Anthony kommer til at stå i spidsen for arbejdet, og han starter i sit nye job på onsdag.

”Jeg ser frem til at komme i dialog med hele Banedanmarks organisation i forhold til, hvordan vi bedst muligt får etableret en fælles data- og digitaliseringsstrategi og igangsat en række innovationsprojekter, så vi sammen kan bringe Banedanmark videre ind i den digitale fremtid,” siger Dennis Anthony.

Dennis kommer fra en stilling som sektionschef for Data & GIS i Rigspolitiet, hvor han har arbejdet med blandt andet predictive poli-

Data- og digitaliseringsstrategi først Sektionens første opgave bliver – ud over at ansætte 3-4 medarbejdere – at udvikle og drive en tværgående data- og digitaliseringsstrategi for Banedanmark.

”Når strategien skal udarbejdes, bliver det i tæt samarbejde med de relevante enheder i Banedanmark,” siger Peter Jonasson og fortsætter:

”Når vi får strategien på plads, vil vi få et overblik over, hvad der skal til for at vi får en fælles datainfrastruktur i Banedanmark, og så er vi klar til at komme i gang med at lave innovationsprojekter inden for f.eks. predictive maintenance, så vi kan høste nogle af de mange gevinster, der er ved digitalisering.”

Ny bane gør klar til elektrificering og signaler

Efter en sporlægning hvor alt klappede, forbereder Banedanmarks projektfolk i Brøndby sig på at udrulle kørestrøm og signalsystem i de nylagte spor mellem København og Ringsted til foråret.

AF MAD S ULLERUP
maul@bane.dk

Mens sneen dalede, og termometeret viste et par graders frost, blev der rundet endnu en milepæl i arbejdet med at realisere Danmarks første højhastighedsbane.

”Det har været imponerende at følge sporlægningsmaskinen på dens færd fra Ringsted over Køge til København. På sine mest produktive dage har maskinen lagt over to kilometer spor, hvilket svarer til 200-300 meter spor i timen”, siger projektchef Niels Søndergaard.

Før vinterferien blev der sat punktum for sporlægningen på den nye 60 kilometer lange dobbeltsporede jernbane mellem København og Ringsted.

Sporlægningen er forløbet hurtigere og med færre bump på vejen, end man kunne frygte, men der bliver ikke tid til at dvæle ved succesen, hvis ambitionen om at åbne banen i december 2018 skal indfries. Netop nu arbejdes der intenst på at gøre banen klar til Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammet.



DEN NYE BANE KØBENHAVN-RINGSTED. Sporlægningsmaskinen på arbejde i Kulbanetunnelen i Valby, hvor de sidste skinner blev lagt den 8. februar.

Foto: Banedanmark

Omfattende koordinationsarbejde Niels Søndergaard, der sidder med ansvaret og overblikket over jernbanedelen på Den nye bane København-Ringsted, bruger lige nu det meste af sin tid på at samle trådene, så både tid og ressourcer udnyttes optimalt.

”Det er et omfattende arbejde at koordinere installationen af de signaltekniske og elektriske komponenter, der udgør henholdsvis Signalprogrammet og Elektrificeringsprogrammet. Heldigvis har vi gode erfaringer med at bruge projektstyringsværktøjet TILOS. TILOS-planen hjælper os med at holde styr

på, hvor på strækningen de enkelte aktiviteter skal foregå, og hvornår de skal begyndes og afsluttes for, at projektet når i hus til den aftalte tid”, forklarer Niels Søndergaard.

Før Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammet for alvor kan komme i gang på den nye banestrækning, skal sporene svejses sammen, justeres og spændingsudlignes, der skal etableres sporskifter, og de sidste lag skærver skal lægges.

Til maj skal banen være klar til, at Elektrificeringsprogrammet kan etablere fundamenter og opsætte kørestrømsmaster og kørestrøm, mens Signalprogrammet skal instal-

lere akseltællere, baliser, markerboards og etablere kabelrender.

Tilslutninger i øst og vest Sideløbende med udrulningen af Elektrificeringsprogrammet og Signalprogrammet skal Den nye bane tilsluttes den eksisterende bane i vest ved Ringsted Station og i øst ved Ny Ellebjerg Station.

Den nye bane København-Ringsted skal, når den er færdig, give en bedre køreplan, mulighed for flere togafgange, kortere rejsetid og færre forsinkelser.

SPORLÆGNINGEN

- Sporlægningsmaskinen lægger ca. 2 km spor om dagen – ca. 250 m i timen. Det svarer til 3200 sveller og 4 km skinner.
- Hver skinne måler 120 m og vejer 60 kg pr. m
- S16-svellen er ca. 2,5 m lang og vejer ca. 300 kg.
- Der er brugt 182.467 sveller
- Sporbredde: 1,437 m
- 270.000 ton ballast/skærver

Historien om hytterne, der skulle flyttes i en fart

I forbindelse med en sporomlægning i Viborg solgte Banedanmark en grund, hvor der stod tre sikringshytter, til Viborg Kommune. Mellem banen og hytterne var der ved at blive bygget parkeringsplads og anlagt afvandingsbassin. Det krævede en hurtig løsning.

AF SØREN-PETER FIIRGAARD
spfg@bane.dk

I Viborg er der godt gang i byudviklingen, og det kan blandt andet ses på området omkring stationen, hvor blandt andet anlæggelsen af en ny vej har ført til, at jernbanesporet ved stationen holdt flyttetag i sommer. Og tæt ved stationen overtog kommunen et areal fra Banedanmark, fordi der skulle være plads til parkeringsplads, afvandingsbassin og et fundament til en gangbro.

Det gjorde, at tre af Banedanmarks hytter – fjernstyring, sikring og tele – pludselig kom på udebane. For det er en dårlig idé at have kabler, der fører fra hytterne og over til fjernstyringscentralen, til at ligge på fremmed jord, hvor der skal asfalteres og bygges fundament til en bro.

Da Viborg Kommune allerede var gået i gang med afvandingsbassin, skulle det gå stærkt for Banedanmark i slutningen af 2016.



FLYTNING. En kran med en auktionsradius på 300 meter var nødvendig for at få flyttet hytterne. Foto: Banedanmark

De tre hytter skulle flyttes tættere på stationen, og der var kun otte uger at gøre godt med, inden Viborg Kommune skulle til at asfaltere parkeringspladsen.

Når der både skal projekteres, løsningen skal valideres, og arbejdet skal udføres, så er det ikke lang tid. Normalt ville et sådant projekt let kunne tage et halvt år.

”Heldigvis var der hele vejen rundt masser af erfaring og gå-på-mod. Alle vidste, at vi havde travlt, og at vi var afhængige af hinanden. Det skulle også vise sig at holde stik,” fortæller Allan Steen Sølvtofte, projektleder i Anlæg.

Sporspørringer

Midt i julefrokostsæsonen er det vanskeligt at få fulde weekendspørringer, så på det område var det

også nødvendigt at være kreativ. I stedet for at lukke for trafikken omkring domkirkebyen var løsningen at gøre Viborg Station til ”administrativt trinbræt” under den fysiske del af arbejdet, der foregik i december.

Kun det ene spor gennem Viborg Station var åbent, imens der blev arbejdet på at gøre hytterne klar til flytning – og få dem flyttet.

Og i den anden af de to weekender skulle 10 omkringliggende stationer understationsbemandes, mens der blev arbejdet.

”Sådan en løsning er naturligvis ikke den optimale, men når der både skal køre tog og flyttes sikrings- og telehytter, så er det nødvendigt at se på, hvad der er muligt, og så arbejde ud fra det,” siger projekteringsleder Benjamin Hansen.

Pladsmangel

Som tidligere nævnt var Viborg Kommune allerede godt i gang i området – lige præcis dér, hvor det ville være optimalt at placere kranen, der skulle flytte hytterne. Og der lå allerede store jordbunker rundt omkring på området – lige oven på de kabler, der skulle graves op.

En større kran med en 300 meters aktionsradius blev skaffet til at løse opgaven med at flytte hytterne, hvoraf den tungeste vejede 7 ton. men det var ikke kun udendørs, at der var problemer med pladsen.

”Både entreprenørernes medarbejdere, konsulenter og kolleger fra forskellige dele af Banedanmark skulle sikre sig, at alt blev forbundet korrekt inde i hytterne, hvor der samtidig skulle udføres en del andet

arbejde. Så det ene hold havde nærmest værktøjet liggende klar inde i hytten, imens andre var i gang derinde,” fortæller Benjamin Hansen.

Og selv om det gik stærkt, så var der kun en enkelt fejl, da anlægget skulle afprøves. To ledninger var byttet om, og fejlen blev både fundet og rettet hurtigt.

Tre hytter blev til to

I løbet af projektet stod det klart, at det var nødvendigt at samle indholdet fra to af hytterne i en enkelt. For den hytte, der husede fjernstyringsanlægget, var i en stand, hvor den ikke lod sig flytte.

Det forøgede trængslen i hytten, men da anlægget stod klar og tilkoblet, dukkede der en lidt uventet fordel op.

”Der er nu markant færre fjernstyringsfejl på strækningen, fordi udstyret nu er monteret i et bedre miljø,” siger Allan Steen Sølvtofte.

Mange medspillere

For at et projekt som det i Viborg skal lykkes på så kort tid, er det nødvendigt med kolleger, der er villige til at gøre en ekstra indsats. Både rundt omkring i Banedanmark og hos entreprenører og samarbejdspartnere.

”Der blev fra start etableret en arbejdsgruppe med kolleger fra Teknik og Anlæg fra begge sider af Storbælt, og det var også nødvendigt med et godt samarbejde med Trafik i forbindelse med spærringerne og med Kvalitet & Sikkerhed. Og det kræver koordination og god forberedelse – også fordi vi skulle arbejde et sted, hvor kommunen og dens entreprenører var i gang i forvejen,” siger Allan Steen Sølvtofte.

Få fejl på overkørsler

Fejl på flere overkørsler på lokalbanerne i Nordsjælland har skabt utryghed i lokalbefolkningen, selv om antallet af fejl ikke overstiger landsgennemsnittet.

AF EBBE JUNG JOSEFSSON
ejjo@bane.dk

Er vores overkørsler sikre nok på de nordsjællandske lokalbaner? Det spørgsmål har optaget mange borgere i Nordsjælland de seneste måneder, efter TV2 Lorry har bragt flere indslag, som viste fejl på flere overkørselsanlæg på Hornbækbanen og Frederiksværkbanen.

Eksempler, der blandt andet tæller bomme, der ikke vil gå ned eller op, når et tog har passeret overkørslen, sikringstekniske fejl samt fejl på bomanlæggene.

En tendens, der har skabt bekymring hos de borgere, der bor i umid-

delbar nærhed til overkørslerne, selv om der i 2016 ikke været flere hændelser på de nordsjællandske lokalbaner end landsgennemsnittet på ca. fem fejl pr. overkørsel.

Christian Munksgaard, områdechef i Sikring, forsikrer dog, at vores overkørsler er sikre, selv om det kan opleves anderledes.

”Jeg vil gerne understrege, at vi tager sikkerheden yderst seriøst. Overkørselsanlæg er teknisk meget avancerede. Der er tale om både mekaniske og elektriske konstruktioner, som skal fungere helt uden fejl, hvis der gives signal til et tog at passere overkørslen med normal hastighed. Hvis ikke alle betingelser er opfyldt i forbindelse med korrekt



OVERKØRSLER. Sikkerheden er i orden. Foto: Peter Elmholt

aktivering af et overkørselsanlæg, gives signal til toget om, at overkørslen ikke er sikret. Lokomotivføreren skal herefter standse foran vejen og ”rangere” over vejen med meget lav hastighed, når han har konstateret, at bilisterne er klar over situationen,” forklarer Christian Munksgaard.

”Når vi bliver gjort opmærksomme på, at vores overkørselsanlæg ikke fungerer som de skal, så undersøger vi naturligvis sagen. Det har vi også gjort på de nordsjællandske lokalbaner, men vores undersøgelser af de tekniske systemer viser ikke noget unormalt.”

Omfattende undersøgelse

Banedanmark har derfor i tæt samarbejde med Lokaltog A/S igangsat en omfattende undersøgelse af forholdene på de to lokale baner for at afdække andre mulige fejlkilder, da driftsstabiliteten af overkørslerne ikke harmonerer med borgernes oplevelser.

Blandt andet har man på Hornbækbanen deaktiveret muligheden for, at de enkelte tog manuelt kan betjene en overkørsel – det vil sige radiokommunikationen mellem togene og selve overkørselsanlægget, hvilket allerede har resulteret i markant færre fejl siden december.

Sikring vil samtidig foretage yderligere undersøgelser af overkørsler på Hornbæk- og Frederiksværkbanen med flere fejl end gennemsnittet, og kontakten til Lokaltog A/S vil fortsætte, indtil der også i lokalbefolkningen er en oplevelse af, at driften på lokalbanerne er blevet mere stabil.

KONKURRENCE

I sidste nummer af baneavisen tog vi litteraturen med i toget og biografen, da vi spurgte efter, hvad filmatiseringen af Emil Bønnelyckes roman "Lokomotivet" hedder. Filmen, der ramte biograf-lærredet i oktober 1942 med blandt andre Carl Alstrup og Inger Stender på rollelisten hed "Nat-ekspressen", og det var der rigtig mange, der vidste. Blandt dem har vi udtrukket Palle Agergaard Olsen fra Sikring Drift i Aarhus, som får en præmie tilsendt.

Vi rykker ind i nattoget og vil gerne vide, hvornår det sidste nat-toget, der tog passagerer med, kørte i Danmark. Det var afgang mellem Københavns Hovedbanegård og Amsterdam, Basel og Prag, og det er ikke så forfærdelig mange år siden, at det skete.

Har du et bud på, hvornår det kan være, så send en mail med svaret til konkurrence@bane.dk. Vi skal have dit svar senest torsdag den 2. marts.



NATTOG. Der kører stadig nattoget rundt omkring i Europa. Som eksempelvis i Sverige. Foto: Kasper Dudzik, SJ's Pressbilder

Hvad skal vi have på bagsiden?

Redaktøren af baneavisen efterlyser idéer til, hvad der skal være på bagsiden.

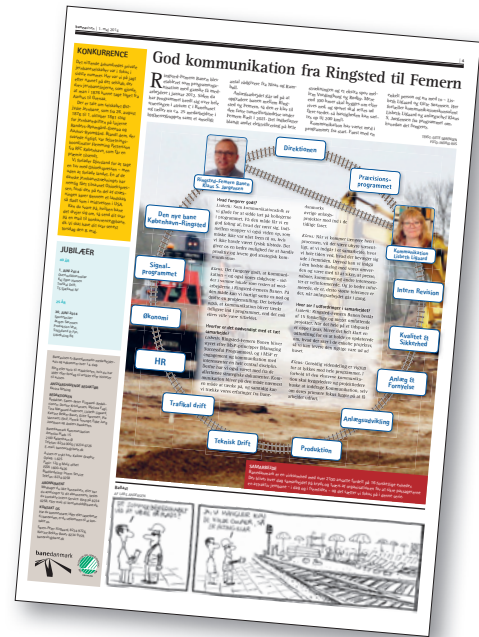
AF PIA VANNACCI ELNIF
pvel@bane.dk

”Jeg har selv været journalist på Kristeligt Dagblad for en del år siden og læser stadig avisen hver weekend. Og nogle gange bliver man altså lidt forundret over, at de samme koncepter får lov at køre år efter år,” forklarer baneavisens redaktør, Søren-Peter Fiirgaard.

Og den fælde vil han ikke have, at baneavisen falder i. Derfor bliver der med jævne mellemrum ændret i, hvad der er på bagsiden af avisen.

Igenom de seneste år har der været fire forskellige serier.

En arbejdsuge med ...
Her følger vi en medarbejders hverdag igennem en almindelig arbejdsuge, som for de flestes vedkommende aldrig er helt almindelig ...



Samarbejde

I serien om samarbejde satte vi spot på to enheder, der måske organisatorisk er langt fra hinanden, men som alligevel har et interessant samarbejde. Vi har blandt andet hørt om samarbejdet mellem Kommunikation og Ringsted-Femern Banen, Økonomi og Intern Revision samt Anlæg & Fornyelse og Teknisk Drift.

Rundt om Banedanmark

I serien var vi rundt om de mange arbejdssteder og funktioner, vi har i Banedanmark. Hver gang med sjove tal og fakta fra stederne eller personer, der arbejder der. Vi har blandt andet været forbi Bygninger & Konstruktioner, RFC Aarhus og Teknisk Drift Stærkstrøm.



Banedanmark som arbejdsplads

I denne serie har vi hilst på medarbejdere rundt omkring i hele Banedanmark, hvor de på bagsiden blev præsenteret med nogle af deres typiske arbejdsredskaber. I serien har vi blandt andre mødt en it service level manager, en trainee og en sikringstekniker.



Baneavisen er Banedanmarks medarbejderavis og udkommer hver 14. dag.

Ring eller skriv til redaktionen, hvis du har idéer eller forslag til artikler eller historier til avisen.

ANSVARSHAVENDE REDAKTØR
Jakob Østerbye

REDAKTIONEN
Redaktør: Søren-Peter Fiirgaard. Redaktionen: Dorthe Kristiansen, Melissa Fugl, Mette Løth Christensen, Tina Nørgaard Andersen, Lisbeth Ligaard, Katrine Bekker Bauer, Gitte Sørensen, Pia Vannacci Elnif, Henrik Strunge, Ebbe Jung Josephson, Anne Kold Kasper og Anders Paaskesen.

Banedanmark Kommunikation
Amerika Plads 15
2100 København Ø
Telefon: 8234 0000 / 8234 9726
E-mail: baneavis@bane.dk

Avisen er trykt hos: Kailow Graphic
Oplag: 1.300
Papir: 120 g Multi offset
ISSN 1600-4426
Bladfordeling: Intern Service
Telefon: 8234 0258

ABONNEMENT
Modtager du ikke baneavisen, eller har du ændringer til dit abonnement, bedes du kontakte Intern Service. Ring på 8234 0258, eller mail til kontorhold@bane.dk.

KONTAKT OS
Har du kommentarer, idéer eller læserbrev til baneavisen, er du velkommen til at kontakte os.

Søren-Peter Fiirgaard, 8234 9726,
Katrine Bekker Bauer 8234 9159,
baneavis@bane.dk



JUBILÆER

40 ÅR

20. MARTS 2017

Leder

Bjarne Høby Madsen
Stærkstrøm Vedligehold
Hovedstaden

25 ÅR

1. MARTS 2017

Akademingeniør
Hugo Emkjer
Anlæg, Øst Spor Øst

Teknikumingeniør
Erik Skov
Kørestrom Drift Rg

2. MARTS 2017
Banemontør
Carsten Popenda
Spor Vedligehold,
Sydj & Fyn Rq

Afdelingsingeniør
Per Christiansen
Sikring Backoffice

23. MARTS 2017
Trafikinspektør
Kim Pors
Maskinplanlægning Et Vedlige.
Koor Vest Ab

30. MARTS 2017
Svejsmester
Per Mølholm Holck
Spor Vest, Drift

Ballast

AF LARS ANDERSEN

